Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 2016

Table of contents

The Board 4

Message from the Acting Chair 5

Organizational Chart 6

Financial Information 2016 7

Applications Received 8

Special Authorities Processed 9

Applications Received by Region 10

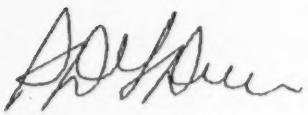
Summaries – Reasons for Decisions 11

To: The Honourable Elizabeth Dowdeswell
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2016.

Respectfully submitted,



Steven Del Duca
Minister

To: The Honourable Steven Del Duca
Minister of Transportation

In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2016.

Respectfully submitted,

Gilles Morin
Acting Chair

The Board

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi-judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act,* R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act,* 1987, R.S. (1985) c. 29 (3rd. Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

Member of the Board (as at December 31, 2016)

Gilles Morin, Acting Chair

Message from the Acting Chair

The Ontario Highway Transport Board (O.H.T.B.) administers both federal and provincial legislation – the *Ontario Highway Transport Board Act,* the *Public Vehicles Act* and the *Motor Vehicle Transport Act* (federal). Under this legislation, the Board oversees the entry into and the orderly development of the business of transporting passengers for compensation in public vehicles within Ontario and to and from other jurisdictions.

The Board receives two types of applications: applications for new or extended authority and application, filed by interested parties, alleging a contravention of the legislation.

Board staff is spending more time with the opposing parties in an attempt to reach a compromise situation that is acceptable to everyone and thereby eliminating the requirement for a public hearing. This process has dramatically reduced the number of oral hearings thereby reducing costs to the parties and the time involved.

In the event that this is not the case, then the matter will proceed to a public hearing. Prior to the hearing, Board staff will try to bring the parties together in an attempt to shorten the time required for the hearing. This streamlined approach helps to minimize the costs for the parties involved.

Public hearings are held at any location in the Province and at any time of the day or night to facilitate the process for the applicant, respondent and the general public that appear in support of an application.

Hearings are scheduled as promptly as possible given the number of parties sometimes involved in a hearing. Decisions are issued promptly, usually within the two-week target that the Board has set for itself.

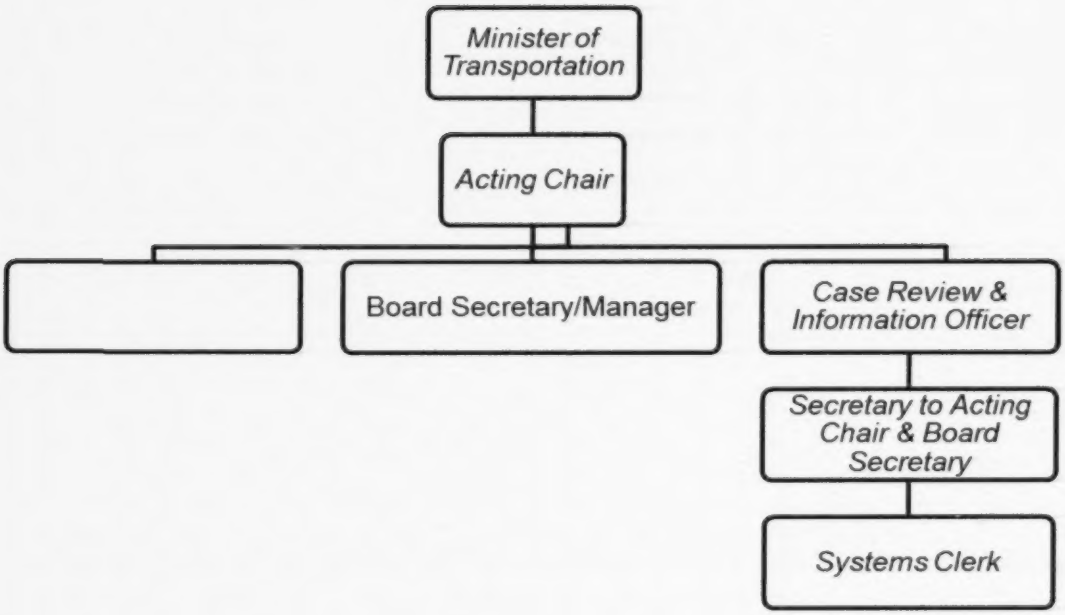
The Board is now staffed entirely by contract and part-time staff yet continues to provide responsive service to our stakeholders and the people of Ontario in a timely fashion meeting all time deadlines set out in the Board's Business Plan. In all matters, the safety of the travelling public is paramount in the concerns and practices of the Board.

The inter-city bus and limousine industry plays a vital role in providing public transportation services to the citizens of Ontario and the Board will continue to ensure that it assists its stakeholders in every possible manner to ensure that the travelling public is well served.

Gilles Morin
Acting Chair

Organizational Chart

(at December 31, 2016)



FINANCIAL INFORMATION

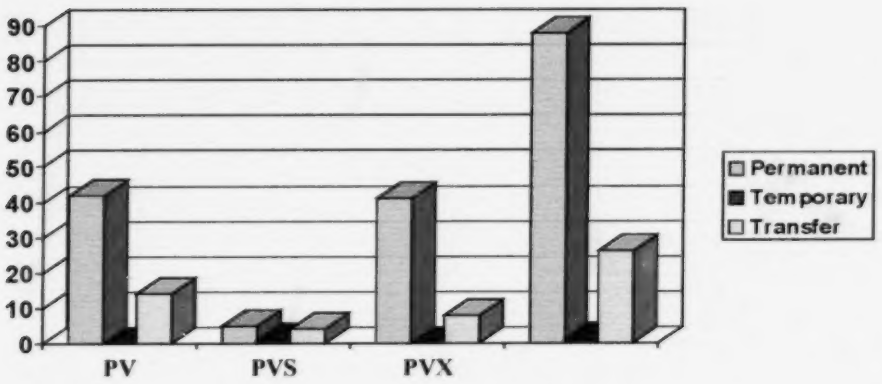
Revenues/Recoveries	2016	2015
Filing Fees	$ 41,788	$ 49,532
Special Authorities	2,599	3,688
Costs Recovered for Hearings	2,500	17,300
U.S. Exchange	737	1,621
Total	**$ 47,624**	**$ 72,141**

Expenses		
Salaries & Benefits	$ 228,418	$ 358,970
Travel and Communication	29,916	11,377
Services	89,227	45,025
Equipment and Supplies	12,681	10,855
Total	**$ 360,242**	**$ 426,227**

Net Cost of Board's Operations	**$ 312,618**	**$ 354,086**

Note: Revenues/Recoveries are deposited directly into the Consolidated Revenue Fund.

Applications Received

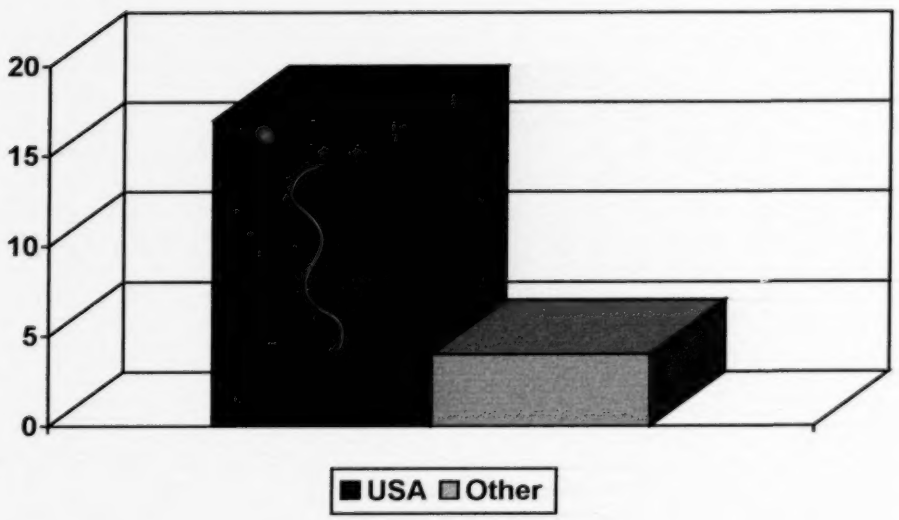


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	44	7	40	**91**
Temporary	9	1	10	**20**
Transfer	6	1	7	**14**
TOTAL	**59**	**9**	**57**	**125**

Legend:

PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

Special Authorities Processed



APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	17
Other Provinces	4
TOTAL	**21**

Applications Received by Region

Outside Ontario	21
Manitoba	2
Québec	16
U.S.A.	3

Ontario-Regional Boundaries

Central Region	60
Barrie	1
Durham	1
Halton	1
Hamilton	1
Niagara	9
Peel	9
Toronto	23
York	15

Eastern Region	10
Frontenac	1
Leeds & Grenville	3
Ottawa	2
Prescott & Russell	2
Renfrew	2

Northern Region	5
Algoma	1
Parry Sound	4

North-western Region	9
Thunder Bay	9

South-western Region	20
Brant	1
Bruce	4
Essex	1
Grey	2
Huron	3
Simcoe	2
Waterloo	3
Wellington	4

Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences that were adjudicated by the Board in the 2016 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its office by telephone at 416-326-6732 or via email at: ohtb@ontario.ca.

***Public Vehicles Act*:**	***PVA***
***Motor Vehicle Transport Act*:**	***MVTA***
Scheduled Service:	**A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.**
Chartered Trip:	**A bus transportation service exclusively for a group of persons going on a trip.**

Applicant: **Martin Abner**
Fordwich, ON

File No.: 47691/A

Respondent: Kunkel Bus Lines Ltd. ("Kunkel")

Applications: Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from points in the Regional Municipality of Waterloo and the Counties of Huron, Perth, Wellington, Bruce and Grey in Class "D" vehicles.

Respondent's Case: Kunkel is a third generation family-owned business started in 1953. They provide school bus and motor coach transportation. They operate 103 school bus routes, nine 56-passenger highway coaches, two 34-passenger coaches, 7 dedicated 72-passenger school buses and 2 mini vans for smaller groups. A large portion of their business is to serve local groups, i.e. church, Mennonites, sports teams and tour groups.

They have seen an increase in school group charters and proposed to increase their fleet size. Kunkel serves groups from points in all of the areas in the proposed applications, including Mennonite groups with whom they have a good relationship. They have invested heavily and were now starting to see revenue generated from the Mennonite community. The introduction of another carrier would

incur significant financial losses to Kunkel.

Decision:

The Board considered the following factors in making its decision:

1. the transportation needs of the public and the economic impact on existing carrier if the applications were granted; and
2. the applicant's ability to provide the service.

1. Transportation needs of the public/Economic impact on existing carrier

The applicant primarily wants to serve the needs of groups that he is affiliated with in two Class "D" public vehicles. They will serve their needs, i.e. attend weddings, etc. in distant communities in Ontario, other provinces and the United States. There is a constant traditional demand for the van service. In the Board's opinion, there was sufficient public support to meet the statutory test of public necessity and convenience in Class "D" public vehicles with a maximum seating capacity of fourteen (14) passengers.

The onus was on Kunkel to prove to the Board that the issuance of operating licences to the applicant would have an economic impact on their operations. Kunkel alleged that they would ensue significant losses if the applications were granted. However, Kunkel provided no information to quantify any alleged anticipated economic impact on their current operation. Without such back-up supporting information, the Board was unable to determine the economic impact on Kunkel's operation if the applications were granted.

The applicant will be limited to Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of fourteen (14) passengers and, in the Board's opinion, none of Kunkel's current service will be economically impacted.

2. Applicant's ability to provide the service

The applicant was proposing to set up a very small operation. As a former driver, he is familiar with the day-to-day functional requirements. In the Board's opinion, the applicant has the ability to provide the service.

The applications were granted as applied for with the condition that the applicant will only operate Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of fourteen (14) passengers, inclusive of the driver.

Applicant: **2117941 Ontario Inc.**
Brampton, ON

File No.: 46958-B/C

Respondent: Hammond Transportation Limited ("Hammond")

Applications: Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from points in the Cities of Ottawa and Kawartha Lakes and the Counties of Brant, Grey, Bruce, Simcoe, Haldimand, Northumberland, Peterborough, Wellington and Oxford.

Applicant's Case: The applicant has been in business since 2006 and has grown from two motor coaches to the current number of seven. They primarily serve senior social clubs, legions and other service clubs. The applications are made to serve this demand from the public during peak periods from points they are not currently authorized to serve.

They are a small family-run company. 2015 was a very busy year and they predict that 2016 "will be even busier."

The applications were supported by four organizations briefly summarized as follows:

- they needed various sizes of highway coaches on a weekly/monthly basis, especially during peak periods when there is a shortage of coaches everywhere;
- the coaches would originate from the areas applied for, both intra and extra-provincially. They used the services of the applicant in the past and were very satisfied with the service;
- they are aware of other carriers that provide a good service but were unable to meet the public need during peak periods as there is a shortage of coaches in all areas.

In response to Hammond's allegations that two of the four supporters of the applications were related to the applicant by virtue of common ownership, they alleged that other carriers also have licence extensions for their own tour companies.

Respondent's Case: Hammond has been in business since 1944 and has earned a reputation for providing reliable transportation services. They are involved extensively in community and industry activities and support many local charities and tourism initiatives.

Hammond alleged that two of the four supporters of the applications were licensed carriers and not members of the public requiring transportation. One of them was related to the applicant by virtue of common ownership.

There was only one support from Simcoe County and none from the City of Kawartha Lakes. They only operated at 43% capacity during peak periods and did not attain 100% fleet utilization on any day

during the peak period. There was no need established for Simcoe County and the City of Kawartha Lakes and those areas of the applications should be denied.

Decision:

1. Transportation needs of the public

   The public support from two licensed carriers and two tour operations was only for additional equipment during peak periods and no mention was made for other times of the year. There was no support from their primary market as stated in their business plan, i.e. senior social clubs, legions and other service clubs.

   The support from two licensed carriers was rejected by the Board as they "are not members of the public requiring transportation." The remaining two other supporting documents from the tour companies were accepted. The lack of support for the applications from the general public in the Board's opinion was woefully inadequate to meet the statutory test of public necessity and convenience for such a vast geographical area.

2. The economic impact on existing carriers

   The Board concurred with Hammond, i.e. there would be an economic impact on their operations if operating licences were granted to serve Simcoe County and the City of Kawartha Lakes.

3. Applicant's ability to provide the service

   In the opinion of the Board, the applicant is an established company and they were not aware of any reason why they could not provide the service for areas covered by the applications.

After reviewing the evidence, the Board granted intra and extra-provincial operating licences to serve CBS Tours 2005 Inc. and MacLaren Tours only from points in the City of Ottawa, the Counties of Brant, Grey, Bruce, Haldimand, Northumberland, Peterborough, Wellington and Oxford.

The charters were restricted to only those initiated, organized and advertised by the tour companies and that all fares paid by the travelling public would be individual fares paid to the tour companies. The applications to serve Simcoe County and the City of Kawartha Lakes were denied.

Applicant: **Kunkel Bus Lines Ltd. ("Kunkel")** **File No.: 28419-S/T**
Hanover, ON

Applications: Intra and extra-provincial applications to operate chartered trips from points in the Cities of Hamilton, Kawartha Lakes and Greater Sudbury,

the Regional Municipality of Niagara, the Counties of Haldimand, Norfolk, Northumberland, Peterborough and Haliburton, and the Districts of Muskoka and Parry Sound.

Respondent's Case: Hammond Transportation Limited ("Hammond")

Hammond has been in operation since 1944. They provide scheduled services and chartered trips in large areas of Ontario. They provide luxurious motor coach tours, excursions and escorted holidays from the Muskoka, Parry Sound and Simcoe County areas. They provide highway coaches, activity buses, school buses, wheelchair accessible buses, vans and limousine vehicles, including a limousine bus.

They actively market their services and are also involved in industry associations, community and local sports sponsorships, etc. The introduction of a new charter carrier in their area would significantly affect their charter revenues and line runs. In 2015, Hammond experienced a decline of 8% in the number of charter trips from 2014.

The public support of the applications had no complaints of services provided by licensed carriers and the applications to serve their territory should be denied.

Kawartha Bus Lines Ltd. ("Kawartha")

Kawartha holds a public vehicle (school bus) operating licence to serve school boards. They also hold a public vehicle operating licence to provide chartered trips from the City of Kawartha Lakes in Class "D" vehicles to schools, student groups and sports teams, service clubs, summer camps, weddings, seniors' clubs, hospitals, corporate groups, etc.

They depend on charter revenues as an important part of their business. The charter trip revenues make up 10% of their business and their drivers depend on this income in the summer months when there are no school bus routes.

Campbell Bus Lines Ltd. ("Campbell")

Campbell provides charter trips in their licensed area. They transport school groups, sports teams, seniors' groups, summer camps and private groups in Class "D" vehicles and also provide wheelchair accessible buses.

Ridership has not increased since 2012. There was no public support for the applications in Muskoka and Haliburton. The charter income in the summer ensures the jobs of the office employees, drivers and mechanics. The applications, if granted, would be devastating for the company.

Tisdale Bus Lines Limited ("Tisdale")

Tisdale is a northern Ontario-based company started in 1965. They provide bus charters and motor coach tours in luxury 56 and 32-passenger motor coaches and serve large areas of north-eastern Ontario, including the Greater Sudbury area.

They serve school groups, sports organizations, seniors, wedding groups, health care organizations, commercial and industrial clients, mining groups and service clubs.

66% of their charter revenues are from the Sudbury and North Bay areas. There is more than an adequate supply of carriers to meet the charter demand in these areas. Granting Kunkel the authority to serve the Sudbury area would have a direct impact on Tisdale's operations. Kunkel failed to meet the statutory test of public necessity and convenience in the Sudbury area. The authority to serve the Greater Sudbury area should be denied.

Based on the objections, Kunkel subsequently amended their applications to operate intra and extra-provincial charter trips from the City of Hamilton, the Regional Municipality of Niagara, the Counties of Haldimand, Norfolk, Northumberland and Peterborough only.

Decision: **Based on the amended applications, all objections to the applications were officially withdrawn.**

The applications were granted in the amended terms.

Applicant: **Beaver Bus Lines Limited ("Beaver")** **File No.: 25147-C/D**
Winnipeg, MB

Respondent: Caribou Coach Transportation Company Inc. ("Caribou")

Applications: Intra and extra-provincial applications to operate charter trips from points in the Districts of Kenora, Rainy River and Thunder Bay.

Applicant's Case: Beaver has provided intra and extra-provincial charter trips since 1972. They also operate a private school-run and a commuter service in Manitoba. They operate highway coaches and transit buses. They employ 75-80 employees. They also hold operating licences in Ontario authorizing charter trips from points in Jaffary, Melick, Kenora, Keewatin and Sioux Narrows since 2013. The market to be served would be schools, sports teams, seniors' clubs, universities, colleges, armed forces and airlines. There has been a decline in the supply of charter bus availability in northern Ontario. Beaver would be an additional option to serve the public need and also generate additional employment. Fehr-Way Tours Ltd., an affiliate of Beaver, organizes

tours throughout Canada and the U.S.A. and would benefit the public in north-western Ontario.

1. Fehr-Way Tours Ltd.

   They require highway coaches all year round for their tours and will originate in the areas applied for and would be destined to all of Canada and the U.S.A. Beaver has given them an excellent service since 1979 with quality motor coaches.

2. Fehr-Way Educational Tours

   They need highway coaches all year round from the area applied for and destined to all of Canada and the U.S.A. They use Beaver and their service is always outstanding.

3. North-western Ontario Student Services Consortium

   They need highway coaches for school-purpose trips during the school year. The trips will originate from points under the jurisdiction of the consortium and be destined to points in Canada and the U.S.A. They have used the services of other licensed carriers. An additional carrier would be more competitive and result in lower costs.

4. Keewatin-Patricia District School Board

   They need highway coaches for school-purpose trips on a weekly and monthly basis and would originate from points under the jurisdiction of the Board. The trips would be destined to points in Canada or the U.S.A. Beaver has the highway coaches to meet their needs. They have used "other carriers and found them expensive." They support Beaver to have more competition and provide pricing reflecting other markets.

5. Rainy River District School Board

   They need highway coaches for school field trips and overnight excursions throughout the school year. The pick-ups would be from points under the jurisdiction of the Board and destined to points in Canada and U.S.A. They have not used Beaver in the past. They use other licensed carriers and have faced a bus delay or cancellation due to bus availability. They want enhanced competition and back-up source for buses.

Respondents' Case: Caribou Coach Transportation Company Inc. ("Caribou")

Caribou stated that:

- they had an agreement with Beaver not to do business in certain agreed geographical areas to avoid duplication of services.

Beaver's applications violate the agreement. Caribou competes with seven other carriers in the areas applied for by Beaver. They all offer safe, well-maintained coaches with a variety of amenities;

- charter sales in 2015 have shown a decrease of 23%. Due to a decrease in the value of the Canadian dollar, groups travel less to the U.S.A. or do not travel at all due to expenses involved;
- the issuance of new licences has forced additional competition and the drastic increase of out-of-province/country carriers who operate at lower rates appeals to many groups/organizations. Caribou alleged that the O.H.T.B. continued to overlook the foreign carriers resulting in financial losses to local carriers;
- Fehr-Way Tours Ltd. & Fehr-Way Educational Tours are subsidiary companies of Beaver and their support should be disallowed. Caribou and other licensed carriers can meet and satisfy all their needs;
- North-western Ontario Student Services Consortium needs carriers to do their school trips but they do not book the actual service. The trips are booked, arranged and conducted solely by the contact leader at the particular educational institution. The consortium played no role in arranging the trips and can therefore not justify supporting the applications;
- Keewatin-Patricia District School Board was misled by Beaver with respect to licensing requirements. The Board's assertion that carriers are expensive for some trips was not valid as Beaver is also one of the carriers providing a service in the Kenora District. Caribou remains willing and able to serve the board;
- they have served Rainy River District School from 2010 to 2013 until the issue of non-payment led to less usage of Caribou's service. As a result of Caribou undertaking other bookings, they were unable to meet the needs of the school board which frustrated them. The school board has used other carriers and an unlicensed carrier. Beaver is based in Manitoba and has an unfair economic advantage due to lower sales tax, fuel prices, fuel tax, operational tax base and labour costs and this will have a direct impact on all existing carriers;
- in the last year Caribou operated charter trips at an overall operating capacity of only 13%; and
- they had been advised by Beaver that the O.H.T.B. staff encouraged Beaver to apply for Thunder Bay as well and if that were true, the matter should be investigated.

Should the applications be granted, they and other carriers would be economically impacted. Beaver failed to meet the test of public necessity and the applications should be dismissed.

Applicant's Reply to Respondent's Submissions:

Beaver stated that:

- Caribou said on several occasions that other carriers would be

affected by the applications and yet Caribou was the only carrier to oppose the applications;

- Beaver's subsidiary tour companies market, promote and provide group bus tours in North America for educational and senior groups, schools, colleges and universities. The applications are to expand the area to promote and market tours in north-western Ontario up to and including Thunder Bay, i.e. Maritimes and Agawa Canyon tours, etc.;
- the support from the North-Western Ontario Student Services Consortium, the Keewatin-Patricia District School Board and the Rainy River District School Board was based solely on public need and convenience to have another option for another carrier, i.e. no buses available, proximity of available carriers, competitive pricing, etc.;
- the rates for their services are no different from Caribou's. They provide a fleet of modern highway coaches;
- being located in Manitoba is the choice of the carrier;
- Caribou's assertion that they were only operating at 13% capacity can be attributed to competing with other local carriers and not Beaver's applications;
- no staff at the O.H.T.B. suggested the terms for the proposed service.
  The staff ensured that the terms of the applications met Beaver's needs and confirmed it in writing;
- the reason for including Thunder Bay and Rainy River was to allow Fehr-Way Tours the opportunity to promote and market their tours;
- they are prepared to restrict the application to Kenora and Rainy River with the exception of service to Fehr-Way Tours to include Thunder Bay District if this amendment is acceptable to Caribou; and
- more competition would help in driving costs down and providing better service, etc. They are focusing on new markets and there will be no economic impact on Caribou's operations.

Overview

The Board initially addressed the statements/allegations made by Caribou:

- Caribou's agreement with Beaver was not binding on the Board as it was a personal issue that had to be resolved by the parties themselves. The Board's mandate is to determine from the evidence on file, if the issuance of operating licences will serve public necessity and convenience;
- Caribou alleged that the O.H.T.B. has refused to review or investigate an unlicensed carrier providing unlicensed services for many years. The Board stated that enforcement of the *Public Vehicles Act* is by statute undertaken by the Ontario Provincial Police or an enforcement officer of the Ministry of Transportation

only. However, under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*, the Board has the authority to deal with licence suspensions, cancellations, operations, conduct, etc. subject to receiving an application to deal with the matter by an interested person. No such application was received by the Board;

- with respect to Caribou alleging that the Board was issuing new operating licences to applicants resulting in licensed carriers having to compete with additional carriers, the Board stated that Decisions/Reasons for Decisions are issued on all opposed matters. All factors that contributed to the final outcome are outlined. For Caribou to allege that the Board allows applicants to enter the market arbitrarily was unfounded;
- with respect to an increase in out-of-province/country carriers that have lower operating costs, the Board stated that there was no prohibition for anyone to make an application, whether Ontario-based or non-Ontario based. All applications have to meet the statutory test of public necessity and convenience; and
- Board staff do not advise applicants with respect to what areas to apply for. That is the sole jurisdiction of the applicant. The staff ensures that all applications meet the requirements under the *Public Vehicles Act*/Regulations. This was further confirmed by Beaver.

Decision:

1. Transportation needs of the public and the economic impact on existing carriers

In their Business Plan, Beaver proposed to provide chartered trips for schools, sports teams, seniors, clubs, universities, colleges, armed forces and airlines from points in the Districts of Thunder Bay, Kenora and Rainy River. Two school boards, a consortium and two subsidiary tour companies of Beaver were the only groups to support the applications. There was no support from other groups proposed in the Business Plan and the Board can only make a decision based on the public support on file. Beaver currently provides the two subsidiary tour companies with an excellent service in Manitoba and wants to provide the same service to the public in north-western Ontario to visit destinations in the Maritimes, U.S.A., etc. Caribou's suggested that, as the tour companies were subsidiaries of Beaver, their evidence should be disregarded. The statement had no merit. Some licensed carriers in Ontario also operate subsidiary tour companies and their operating licences authorize them to provide the service with conditions that the tours are "initiated, organized and advertised" by tour companies only and the rate to be charged to the public is also a condition in the operating licence. Direct service to the general public is prohibited and consequently Caribou and other licensed carriers will not be economically impacted. The public in north-western Ontario will be the beneficiaries of these tours.

The support from the school boards and consortium stated that they have limited travel opportunities due to their geographical location resulting in booked trips where vehicles were not available. More competition would resolve this issue and pricing would reflect the market price. They want to ensure that the weekly/monthly trips would always be served and also ensure competitive pricing. The support had its merits. Caribou was the only carrier to oppose the applications and they have disagreements with the boards/consortium leading to a poor relationship.

Caribou consistently emphasized that licensed carriers in the Districts of Kenora, Rainy River and Thunder Bay would be economically impacted if the applications were approved. However, none of the licensed carriers opposed the applications save and except for Caribou. The Board concluded that the lack of opposition from the licensed carriers was an indication that they would not be economically impacted if the applications were approved. All carriers would still be utilized subject to the needs of the school boards/consortium. The limited travel opportunities, the non-availability of vehicles, lack of competition and competitive pricing ensured that there was a public need and convenience for Beaver's services.

2. Applicant's ability to provide the service

Beaver has been operating successfully for several years and the Board had no doubt that they had the ability to provide the service applied for.

The Board granted Beaver intra and extra-provincial operating licences to serve:

1. **Fehr-Way Tours Ltd. and Fehr-Way Educational Tours on a chartered trips from points in the Districts of Kenora, Rainy River and Thunder Bay under certain conditions; and**

2. **North-western Ontario Student Services Consortium, Keewatin-Patricia District School Board and Rainy River District School Board on chartered trips from points in the Districts of Kenora and Rainy River.**

Ontario

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2016

Table des matières

La Commission 4

Message du Président intérimaire 5

Organigramme 6

Information financière pour l'année 2016 7

Demandes reçues 8

Demandes de permis spéciaux traitées 9

Demandes de permis reçues par région 10

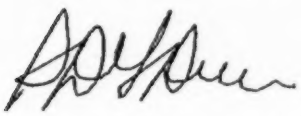
Résumés de décisions rendues 11

À: L'honorable Elizabeth Dowdeswell
Lieutenante-gouverneure de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2016.

Respectueusement,



Steven Del Duca
Ministre

À: L'honorable Steven Del Duca, ministre des transports

Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2016.

Respectueusement,

Gilles Morin
Président intérimaire

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission (au 31 décembre 2016)

Gilles Morin, Président intérimaire, Ottawa

Message du Président intérimaire

La Commission des transports routiers de l'Ontario administre les législations provinciale et fédérale – La *Loi sur la Commission des transports routiers*, la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers* (fédéral). En vertu de ces lois, la Commission supervise l'entrée et le développement ordonné du commerce du transport rémunéré de passagers par véhicule de transport en commun en Ontario et à partir de d'autres juridictions.

La Commission reçoit deux types de demandes: des demandes pour de nouveaux permis et pour des additions et des demandes, déposées par des parties intéressées, alléguant des contraventions á la loi.

Le personnel de la Commission passe plus de temps avec les parties opposantes dans le but de trouver un compromis qui est acceptable à tous de là éliminant la nécessité de tenir une audience publique. Le processus a réduit de façon dramatique le nombre d'audiences publiques de là réduisant les coûts pour les parties et le temps d'audience.

Dans l'éventualité où ce n'était pas le cas il y aura une audience publique. Avant l'audience le personnel de la Commission tentera de rapprocher les parties de façon à raccourcir le temps d'audience. Cette approche simplifiée aidera à minimiser les coûts pour les parties impliquées dans l'audience.

Les audiences publiques se tiennent partout en Ontario et en tout temps de la journée ou de la soirée de façon à faciliter le processus pour le demandeur, l'opposant et le public qui se présente pour supporter la demande.

Les audiences sont organisées aussitôt que possible tenant compte du nombre de parties impliquées dans l'audience. Les décisions sont émises rapidement, habituellement à l'intérieur du délai de deux semaines que s'est fixé la Commission.

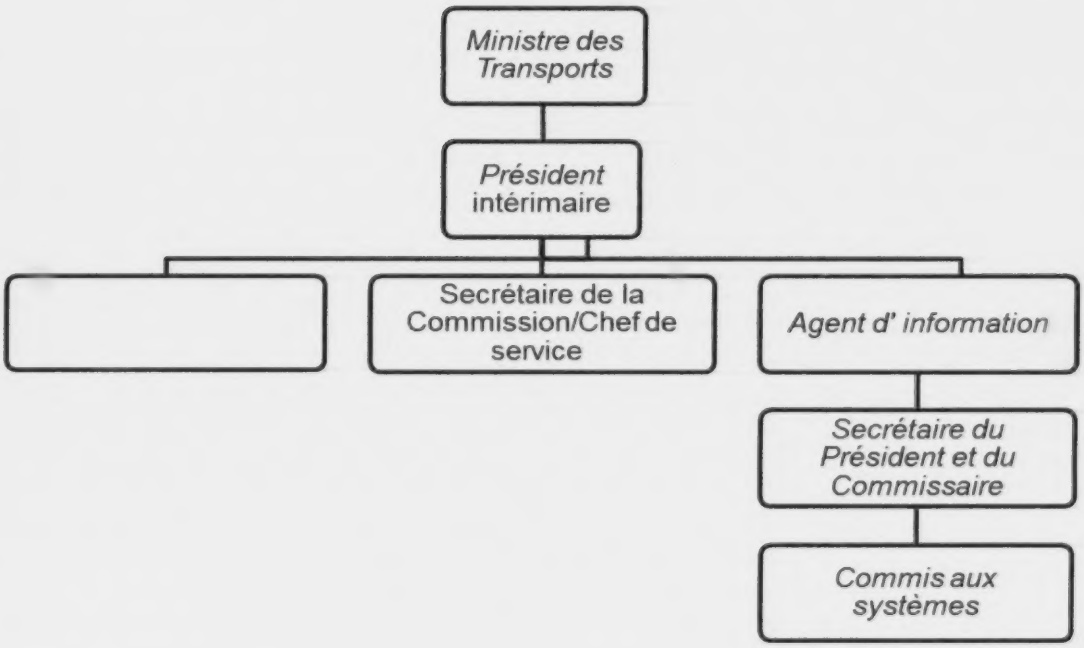
La Commission est composée de personnel contractuel et à temps partiel continuant de fournir un service ponctuel aux parties prenantes et au public de l'Ontario en rencontrant les délais indiqués dans le plan d'affaires de la Commission. En tout, la sécurité du public voyageur est suprême dans les préoccupations et les pratiques de la Commission.

L'industrie du transport interurbain et par limousine joue un rôle vital en fournissant des services de transport public aux citoyens de l'Ontario et la Commission continuera de s'assurer qu'elle assiste les parties prenantes par tous les moyens possibles de façon à ce que le public voyageur soit bien servi.

Gilles Morin
Président intérimaire

Organigramme

(au 31 décembre 2016)



INFORMATION FINANCIÈRE

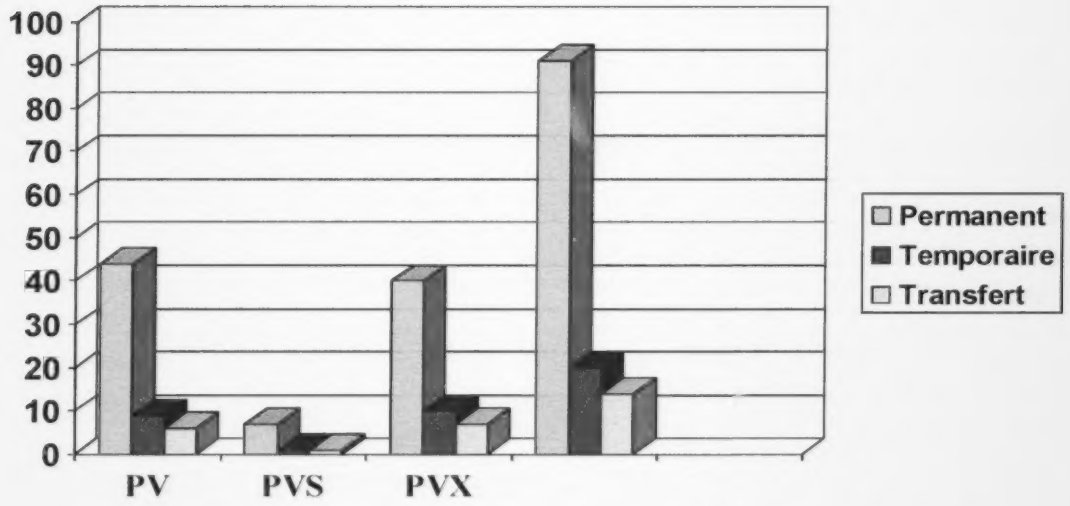
Revenus/Recouvrements	**2016**	**2015**
Frais de dépôt des demandes	41,788$	49,532$
Demandes de permis spéciaux	2,599	3,688
Frais d'audiences imposés	2,500	17,300
Échange Américain	737	1,621
Total	**47,624$**	**72,141$**

Dépenses		
Salaires et avantages sociaux	228,418$	358,970$
Voyages et communications	29,916	11,377
Services	89,227	45,025
Équipement et fournitures	12,681	10,855
Total	**360,242$**	**426,227$**

Coût net d'exploitation de la Commission	**312,618$**	**354,086$**

Note: Les revenus et les recouvrements sont déposés directement au Fonds consolidé du revenu.

Demandes reçues



Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	44	7	40	**91**
Temporaire	9	1	10	**20**
Transfert	6	1	7	**14**
TOTAL	**59**	**9**	**57**	**125**

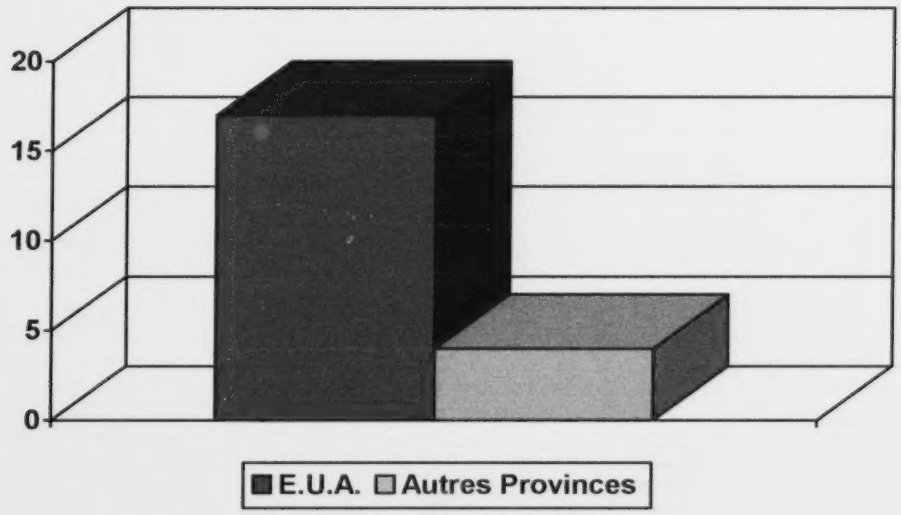
Legende:

PV Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)

PVS Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)

PVX Demandes de permis en vertu de la Partie I de la loi sur les transports routiers (entreprise intra-provinciale)

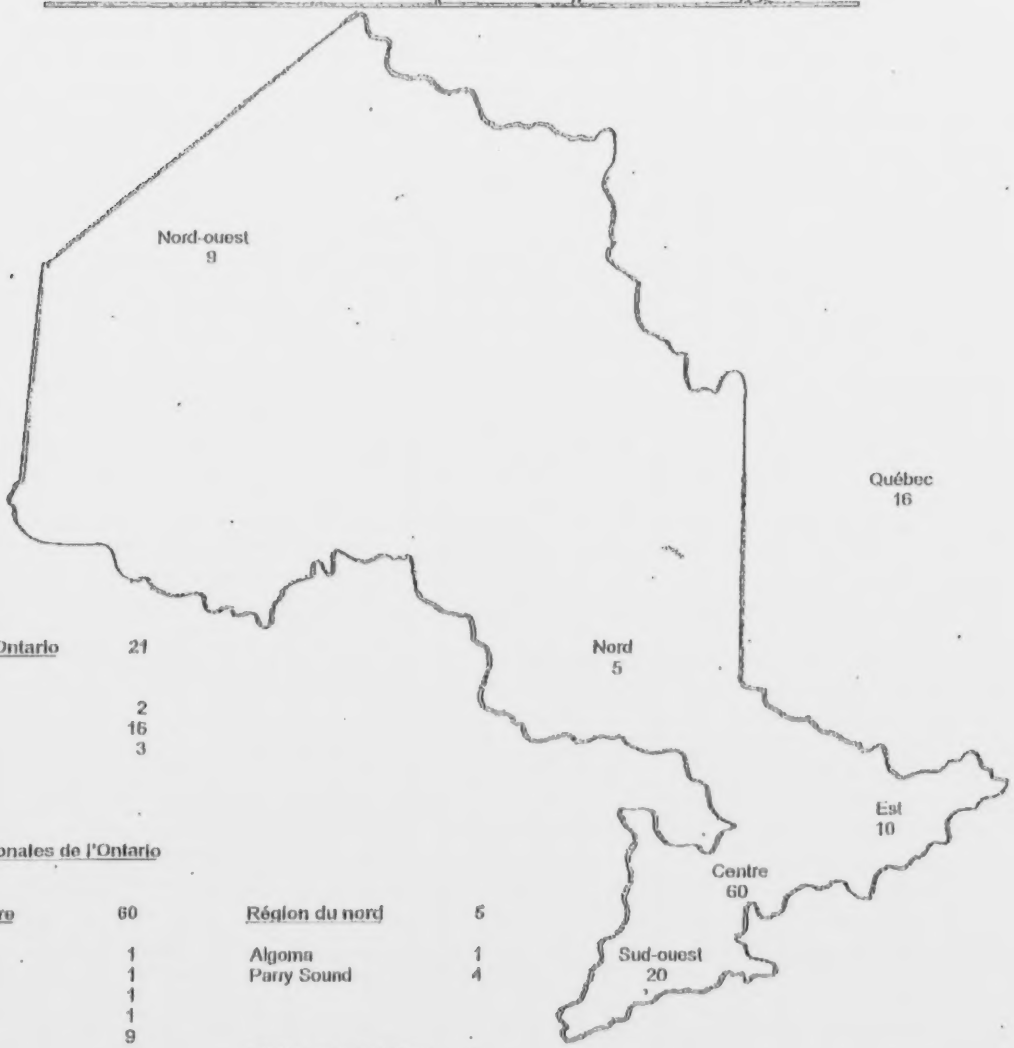
Demandes de permis spèciaux



JURIDICTION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

É.U.A.		17
Autres Provinces		4
	TOTAL	**21**

Demandes reçues par région



Extérieur de l'Ontario	21
Manitoba	2
Québec	16
États-Unis	3

Frontières régionales de l'Ontario

Région du centre	60
Barrie	1
Durham	1
Halton	1
Hamilton	1
Niagara	9
Peel	9
Toronto	23
York	15

Région du nord	5
Algoma	1
Parry Sound	4

Région du nord-ouest	9
Thunder Bay	9

Région de l'est	10
Frontenac	1
Leeds & Grenville	3
Ottawa	2
Prescott & Russell	2
Renfrew	2

Région du sud-ouest	20
Brant	1
Bruce	4
Essex	1
Grey	2
Huron	3
Simcoe	2
Waterloo	3
Wellington	4

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2016 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au 416-326-6732 ou par courriel à l'adresse suivante ohtb@ontario.ca.

Loi sur les véhicules de transport en commun:	**LVTC**
Loi sur les transports routiers:	**LTR**
Service sur horaire:	**Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.**
Service nolisé:	**Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.**

Demandeur:	**Martin Abner** **Fordwich, ON**	**Dossier: 47691/A**
Opposante:	Kunkel Bus Lines Ltd. («Kunkel»)	
Demandes:	Demandes de permis de transport nolisé de passagers intra et extra-provincial à partir de la municipalité régionale de Waterloo et des comtés de Huron, Perth, Wellington, Bruce et Grey en utilisant des véhicules de catégorie «D».	
Preuve de l'Opposante:	Kunkel est une entreprise familiale de troisième génération qui a fait ses débuts en 1953. L'entreprise offre un service de transport par autobus scolaire et régulier. Elle exploite 103 routes scolaires, 9 autobus ayant une capacité de 56 passagers, 2 autobus ayant une capacité de 34 passagers, 7 autobus scolaires ayant une capacité de 72 passagers et 2 mini vans pour les groupes plus petits. Une grande partie de son entreprise offre ses services à des groupes locaux i.e. des églises, des Mennonites, des équipes sportives et des voyages de groupe. Kunkel a vu une augmentation des voyages nolisés scolaires et propose d'augmenter leur flotte. Kunkel dessert des groupes à partir de tous les points mentionnés dans les demandes proposées incluant des groupes Mennonites avec qui l'entreprise	

a de très bonnes relations. L'entreprise a fait des investissements importants et maintenant elle commence à voir les revenus générés par les relations avec la communauté Mennonite. L'introduction d'un autre transporteur causerait des pertes financières importantes à Kunkel.

Décision:

La Commission a pris en considération les facteurs suivants dans sa prise de décision.

1. Les besoins en transport du public et l'impact économique sur le transporteur détenant un permis si les demandes étaient accordées.
2. La capacité du demandeur de fournir le service.

1. Les besoins en transport du public et impact sur les transporteurs existants

Le demandeur veut desservir les besoins de groupes auxquels il est affiliés en utilisant deux véhicules de catégorie «D». L'entreprise va desservir leurs besoins i.e. pour aller à des mariages etc. dans les communautés éloignées de l'Ontario, vers d'autres provinces et les États-Unis d'Amérique. Il y a une demande traditionnellement constante pour un service de mini vans. La Commission est d'opinion qu'il y a eu suffisamment de support de la part du public afin de rencontrer le test statutaire des besoins du public et la commodité du service en utilisant des véhicules de catégorie «D» ayant une capacité maximale de quatorze (14) passagers.

Le fardeau de la preuve était sur Kunkel de prouver à la Commission que l'émission des permis demandés aurait un impact économique sur ses opérations. Kunkel a allégué que l'entreprise souffrirait des pertes importantes si les demandes étaient accordées. Cependant, Kunkel n'a pas fourni d'informations pour quantifier l'impact économique anticipé qui a été allégué. Sans l'information supportant l'impact économique la Commission a été incapable de déterminer l'impact économique sur les opérations de Kunkel si les demandes étaient accordées.

Le demandeur sera limité à l'utilisation de véhicules de catégorie «D» ayant une capacité maximale de quatorze (14) passagers et de l'opinion de la Commission aucun des services de Kunkel ne subira un impact économique.

2. La capacité du demandeur de fournir le service

Le demandeur a proposé l'établissement d'un service de petite envergure. Comme ancien conducteur, il connaît les exigences des activités journalières. La Commission est d'opinion que le demandeur a la capacité de fournir le service.

Les demandes ont été accordées telles que demandées avec la condition que le demandeur n'utilise que des véhicules de catégorie «D» ayant une capacité maximale de quatorze (14) passagers, excluant le conducteur.

Demanderesse: **2117941 Ontario Inc.** **Dossier: 46958-B/C**
Brampton, ON

Opposante: Hammond Transportation Limited («Hammond»)

Demandes: Demandes de permis de transport nolisé de passagers intra et extra-provincial à partir de points dans les villes d'Ottawa et Kawartha Lakes et des comtés de Brant, Grey, Bruce, Simcoe, Haldimand, Northumberland, Peterborough, Wellington et Oxford.

Preuve de la Demanderesse: La demanderesse est en affaires depuis 2006 et sa flotte a passé de deux autobus au nombre de sept qu'elle a présentement. Les clubs sociaux, les légions et autres clubs de services représentent le marché principal de la demanderesse. Les demandes visent à desservir ce public à partir de points qu'elle ne dessert pas présentement pendant les périodes de fort achalandage.

La demanderesse est une entreprise familiale. 2015 a été une année très occupée et la demanderesse prévoit que 2016 «sera encore plus occupée».

Les demandes ont reçu le support de quatre organisations rapporté sommairement ci-dessous:

- elles ont besoin de différents types d'autobus sur une base hebdomadaire/mensuelle, surtout pendant les périodes de fort achalandage quand il semble manquer d'autobus partout;
- les autobus partiront des secteurs intra et extra-provincial faisant l'objet des demandes. Par le passé elles ont utilisé les services de la demanderesse et ont été satisfaites du service fourni; et
- elles savent qu'il y a d'autres transporteurs fournissant un bon service mais qui n'ont pas été capables de rencontrer les besoins du public pendant les périodes de fort achalandage du fait qu'il y a avait un manque d'autobus dans ces secteurs.

En réponse aux allégations de Hammond que deux des quatre supporteurs des demandes étaient des compagnies affiliées à la demanderesse, la demanderesse a allégué que d'autres transporteurs ont des permis pour desservir leurs propres grossistes en voyages.

Preuve de l'Opposante: Hammond est en affaires depuis 1944 et a la réputation de fournir des services de transport fiables. L'entreprise s'implique de manière extensive dans la communauté et dans les activités de l'industrie et supporte plusieurs organismes caritatifs locaux et des initiatives touristiques.

Hammond a allégué que deux des quatre entreprises supportant les demandes étaient des détenteurs de permis et que conséquemment ces entreprises ne faisaient pas partie du public nécessitant des services de transport. L'une d'elles était affiliée à la demanderesse du fait leur propriété commune.

Il n'y avait qu'une entreprise supportant la demande à partir du comté de Simcoe et aucune à partir de Kawartha Lakes. La flotte de Hammond n'a été utilisée qu'à 43% pendant les périodes de fort achalandage et n'a pas atteint 100% d'utilisation quelque jour que ce soit pendant les périodes de fort achalandage. Il n'y a eu aucun besoin d'établi pour le comté de Simcoe et la ville de Kawartha Lakes et ces secteurs des demandes devraient été rejetés.

Décision:

1. Les besoins en transport du public

   Le support du public et des deux grossistes en voyages n'était que pour de l'équipement additionnel en période de fort achalandage et il n'y a pas eu mention de d'autres périodes de l'année. Il n'y a eu aucun support de la part de son marché principal i.e. les clubs sociaux, les légions et autres clubs de services.

   Le support de la part des deux détenteurs de permis a été rejeté par la Commission du fait « qu'ils ne sont pas membres du public requérant des services de transport ». Les deux autres documents supportant les demandes de la part des grossistes en voyages ont été acceptés.

2. Impact sur les transporteurs existants

   La Commission était d'accord avec Hammond i.e. qu'il y aurait un impact économique sur ses opérations si les permis étaient accordés pour desservir le comté de Simcoe et la ville de Kawartha Lakes.

3. La capacité de la demanderesse à fournir le service

   La Commission était d'opinion que la demanderesse est une compagnie établie et ne connaissait aucune raison pour laquelle la demanderesse ne pourrait pas fournir le service dans les sections couverts par les demandes.

Après avoir revu la preuve, la Commission a accordé les permis intra et extra-provincial pour le compte de CBS Tours 2005 Inc. et MacLaren Tours mais seulement à partir de la ville d'Ottawa et des comtés de Brant, Grey, Bruce, Haldimand, Northumberland, Peterborough, Wellington et Oxford.

Les voyages nolisés sont limités à ceux initiés, organisés et publiés par les grossistes en voyages et tous les billets

payés par le public voyageur seront des billets individuels payés aux grossistes en voyages. Les demandes pour desservir le comté de Simcoe et la ville de Kawartha Lakes ont été rejetées.

Demanderesse: **Kunkel Bus Lines Ltd. («Kunkel»)** **Dossier: 28418-S/T**
Hanover, ON

Demandes: Demandes de permis de transport nolisé de passagers intra et extra-provincial à partir des villes de Hamilton, Kawartha Lakes et du grand Sudbury, de la municipalité régionale de Niagara, des comtés de Haldimand, Norfolk, Northumberland, Peterborough et Haliburton et des districts de Muskoka et Parry Sound.

Preuves des Opposantes: Hammond Transportation Limited («Hammond»)

Hammond est en affaires depuis 1944. L'entreprise fournit des services de transport sur horaire et nolisé dans de grands secteurs de l'Ontario. Elle fournit des voyages luxueux par autobus, des excursions et des voyages accompagnés à partir des secteurs des districts de Muskoka et de Parry Sound et du comté de Simcoe. L'entreprise fournit des autobus, autobus d'activités, des autobus scolaires, des autobus de transport adapté, des mini vans, des limousines incluant un autobus limousine.

L'entreprise publicise ses services activement et est aussi impliquée dans les associations de l'industrie, la communauté et la commandite des sports locaux etc. L'introducton d'un nouveau transporteur nolisé dans son secteur aurait un effet significatif sur ses revenus provenant du nolisement et du service sur horaire. En 2015, Hammond a subi un déclin de 8% dans le nombre de voyages nolisés comparé à 2014.
Le support du public au dossier n'a démontré aucune plainte relativement au service fourni par les détenteurs de permis et les demandes pour desservir le territoire devraient être rejetées.

Kawartha Lakes Lines Ltd. («Kawartha»)

Kawartha détient un permis de transport scolaire afin de desservir des commissions scolaires. L'entreprise détient aussi un permis de transport nolisé à partir de la ville de Kawartha Lakes utilisant des véhicules de catégorie «D» afin de desservir des écoles, groupes d'étudiants et des équipes de sport, des clubs de services, des camps d'été, des mariages, des clubs d'ainés, des hôpitaux, des groupes corporatifs etc.

L'entreprise dépend des revenus de nolisement étant une partie importante de son entreprise. Les revenus de nolisement comptent pour 10% de son entreprise et ses conducteurs dépendent de ce revenu durant les mois d'été quand il n'y a pas de service scolaire.

Campbell Bus Lines Ltd. («Campbell»)

Campbell fournit des services de nolisement à partir du secteur indiqué dans son permis. L'entreprise transporte des groupes d'écoliers, des équipes sportives, des groupes d'ainés, des camps d'été et des groupes privés en utilisant des véhicules de catégorie «D» et des véhicules de transport adapté.

Il n'y a eu aucune augmentation de passagers depuis 2012. Il n'y a aucun support de la part du public pour Muskoka et Haliburton. Les revenus provenant du transport nolisé pendant l'été assurent que les emplois sont maintenus pour les employés de bureau, les conducteurs et les mécaniciens. L'émission des permis aurait un effet dévastateur sur l'entreprise.

Tisdale Bus Lines Limited («Tisdale»)

Tisdale est une entreprise du nord de l'Ontario qui a commencé ses activités en 1965. L'entreprise fournit des services de nolisement et des voyages par autobus dans des autobus luxueux ayant une capacité maximale de 56 et 32 passagers et dessert une grande partie du nord-est de l'Ontario, incluant le secteur du grand Sudbury.

L'entreprise dessert des groupes d'écoliers, des organisations sportives, des ainés, des services pour les mariages, des organisations de services de santé, des clients commerciaux et industriels, des groupes miniers et des clubs de services.

66% de leurs revenus de nolisement proviennent des secteurs de Sudbury et North Bay. Les services de transport disponibles sont plus qu'adéquats pour rencontrer la demande dans ces secteurs. L'émission d'un permis à Kunkel afin de desservir le secteur de Sudbury aurait un impact direct sur les opérations de Tisdale. Kunkel n'a pas rempli le test statutaire de nécessité et commodité publiques pour le secteur de Sudbury. Le permis pour desservir le grand Sudbury devrait être refusé.

Suite aux oppositions déposées, Kunkel a amendé ses demandes afin d'offrir des services de nolisement intra et extra-provincial à partir de la ville de Hamilton, de la municipalité régionale de Niagara, des comtés de Haldimand, Norfolk, Northumberland et Peterborough seulement.

Décision:

Suite aux demandes amendées toutes les oppositions ont été officiellement retirées.

Les demandes ont été accordées selon les termes amendés.

Demanderesse: **Beaver Bus Lines Limited («Beaver»)**
Winnipeg, MB

Dossier: 25147-C/D

Opposante: Caribou Coach Transportation Company Inc. («Caribou»)

Demandes: Demandes de permis de transport nolisé de passagers intra et extra-provincial à partir des districts de Kenora and Rainy River et de la ville de Thunder Bay.

Preuve de la Demanderesse: Beaver a fourni des services de transport intra et extra-provincial depuis 1972. L'entreprise exploite aussi un service de transport scolaire privé et un service de navette de travailleurs au Manitoba. Elle exploite des autobus interurbain et des autobus de transport en commun. L'entreprise emploie de 75 à 80 personnes. L'entreprise détient des permis de transport nolisé de l'Ontario à partir de Jaffary, Melick, Kenora, Keewatin et Sioux Narrows depuis 2013. Le marché desservi par les permis comprendrait des écoles, des équipes sportives, des clubs d'ainés, des universités, des collèges, les forces armées et les compagnies d'aviation. Il y a eu un déclin dans la disponibilité d'autobus pour le nolisement dans le nord de l'Ontario. Beaver serait une option additionnelle pour desservir le public et aussi pour générer de l'emploi. Fehr-Way Tours Ltd., une compagnie affiliée à Beaver, organise les voyages à travers le Canada et les États-Unis et bénéficierait au public du nord-ouest de l'Ontario.

1. Fehr-Way Tours Ltd.

   L'entreprise désire utiliser des autobus toute l'année pour ses voyages partant des secteurs faisant l'objet des demandes à destination de tout le Canada and des États-Unis. Beaver lui a donné un excellent service depuis 1979 avec des autobus de qualité.

2. Fehr-Way Educational Tours

   L'entreprise a besoin d'autobus toute l'année pour ses voyages partant des secteurs faisant l'objet des demandes à destination de tout le Canada and des États-Unis. Elle utilise Beaver et le service est toujours hors pair.

3. North-western Ontario Student Services Consortium

   L'entreprise a besoin d'autobus pour des voyages scolaires pendant l'année scolaire. Les voyages partent de secteurs sous la juridiction du Consortium en direction de points au Canada et aux États-Unis. L'entreprise a utilisé d'autres transporteurs. Un transporteur additionnel augmenterait la compétition et résulterait en des coûts moindres.

4. Keewatin-Patricia District School Board

   L'entreprise a besoin d'autobus pour des voyages scolaires sur une base hebdomadaire et mensuelle et les voyages partiront des secteurs sous la juridiction de la commission scolaire en direction de secteurs au Canada et aux États-Unis. L'entreprise a utilisé « d'autres transporteurs mais les a

trouvés dispendieux ». Il supporte Beaver de façon à avoir plus de compétition et fournir des prix qui reflètent d'autres marchés.

5. Rainy River District School Board

L'entreprise a besoin d'autobus pour des voyages d'écoliers et des excursions pendant l'année scolaire. Les voyages partiront de territoires sous la juridiction de la commission en direction de secteurs au Canada et aux États-Unis. L'entreprise n'a pas utilisé Beaver dans le passé. Elle a utilisé d'autres transporteurs et a eu à faire face à un délai d'autobus ou à une annulation due au manque d'autobus. Elle veut plus de compétition et d'autres sources d'autobus.

Preuve de l'Opposante:

Caribou Coach Transportation Company Inc. («Caribou»)

Caribou a déclaré que:

- l'entreprise a un contrat avec Beaver où Beaver s'engage à ne pas opérer dans certains secteurs géographiques afin d'éviter un dédoublage de services. Les demandes de Beaver contreviennent à ce contrat. Caribou compétitionne avec sept autres transporteurs dans les secteurs qui font l'objet des demandes. Ils offrent tous des autobus sécuritaires et bien maintenues ayant une variété d'aménités;
- en 2015 les ventes de voyages nolisés ont montré une diminution de 23%. À cause du déclin du dollar canadien, les groupes voyagent moins aux États-Unis ou ne voyagent pas du tout à cause des coûts que cela implique;
- l'émission des nouveaux permis a amené de la compétition additionnelle et l'augmentation drastique de transporteurs opérant à de bas taux attirent plusieurs groupes et organisations. Caribou a allégué que la Commission continue de fermer les yeux sur les transporteurs étrangers résultant ainsi en des pertes financière pour les transporteurs locaux;
- Fehr-Way Tours Ltd. et Fehr-Way Educational Tours sont des filiales de Beaver et leur support devrait être refusé. Caribou et les autres détenteurs de permis peuvent satisfaire les besoins du public;
- North-Western Ontario Student Services Consortium a besoin de transporteurs pour faire ses voyages scolaires mais ne fait pas les réservations pour le service lui-même. Les voyages sont réservés, arrangés et conduits seulement par la personne responsable à l'institution d'éducation spécifique. Le Consortium ne joue aucun rôle dans l'organisation des voyages et conséquemment ne peut justifier le support des demandes;
- Keewatin-Patricia District School Board a été trompé par Beaver relativement aux exigences de permis. L'affirmation de la commission que les transporteurs sont dispendieux pour certains voyages n'était pas valide du fait que Caribou est aussi un des transporteurs fournissant le service dans le district de Kenora. Caribou est capable et prêt à fournir le

service à la Commission;

- Caribou a fourni le service au Rainy River District School de 2010 à 2013 jusqu'à ce qu'il y ait un problème de non-paiement qui a fait que les services de Caribou ont été moins utilisés. Caribou a pris d'autres réservations et de ce fait n'a pas été capable de rencontrer les besoins de la commission ce qui l'a frustrée. La commission a utilisé d'autres détenteurs de permis et un transporteur sans permis. Beaver est basé au Manitoba et a un avantage économique inéquitable du fait des taxes plus basses, du coût du carburant, de la taxe sur le carburant, des impôts et des coûts de personnel et cela a un impact direct sur les transporteurs existants;
- Pendant la dernière année, Caribou n'a opéré des voyages pnolisés qu'à une capacité de seulement 13%; et
- Beaver a avisé Caribou que le personnel de la C.T.R.O. a encouragé Beaver à faire une demande pour obtenir Thunder Bay et si cela était vrai il devrait y avoir une enquête.

L'émission des permis à Beaver aura un impact économique sur Caribou et les autres transporteurs. Beaver n'a pas rencontré le test de nécessité et commodité publiques et les demandes devraient être rejetées.

Réponse de la demanderesse aux soumissions de l'opposante

Beaver a déclaré que:

- Caribou a dit à plusieurs occasions que les autres transporteurs seraient affectés par les demandes mais Caribou est le seul transporteur à avoir opposé les demandes;
- la filiale, grossiste en voyages de Beaver, fait la mise en marché, la promotion et fournit les voyages de groupes en autobus en Amérique du Nord pour les groupes d'éducation et les ainés, les écoles, les collèges et les universités. Les demandes visent à étendre le secteur afin de faire la promotion et la mise en marché de voyages dans le nord-ouest de l'Ontario jusqu'à et incluant Thunder Bay i.e. les Maritimes et le Canyon Agawa etc.;
- le support de la part de North-Western Ontario Student Services Consortium, de Keewatin-Patricia District School Board et le Rainy River District School Board était basé sur les besoins et la commodité du public d'avoir un autre choix de transporteur i.e. aucun autobus disponible, proximité des transporteurs disponibles, prix compétitif etc.;
- les taux pour leurs services ne sont pas différents de ceux de Caribou. Caribou fournit une flotte d'autobus modernes;
- étant situé au Manitoba est le choix du transporteur;
- l'affirmation de Caribou que l'entreprise n'opère seulement à 13% de capacité peut être attribuée à la compétition des autres transporteurs locaux et non aux demandes de Beaver;
- aucun personnel de la CTRO n'a pas suggéré les termes des demandes proposées. Le personnel de la CTRO s'est assuré

que les termes des demandes rencontrent les besoins de Beaver et les ont confirmés par écrit;

- la raison d'inclure Thunder Bay et Rainy River était de donner à Fehr-Way Tours l'opportunité de promouvoir and mettre en marché ses voyages;
- si l'amendement est acceptable à Caribou, Beaver est prêt à limiter la demande à Kenora et Rainy River à l'exception du service à Fehr-Way Tours qui inclura le district de Thunder Bay; et
- plus de compétition aiderait à baisser les coûts et fournir un meilleur service etc. Beaver cible de nouveaux marchés et il n'y aura d'impact économique sur les opérations de Caribou.

Général

Initialement la Commission a voulu aborder les allégations/ déclarations avancées par Caribou:

- le contrat de Caribou avec Beaver ne liait pas la Commission du fait qu'il s'agit une question personnelle qui doit être résolue par les parties elles-mêmes. Le mandat de la Commission est de déterminer à partir de la preuve au dossier si l'émission des permis servira la nécessité et commodité du public;
- Caribou a allégué que la CTRO a refusé d'étudier ou d'enquêter un transporteur qui offre des services de transport sans permis depuis des années. La Commission a déclaré que l'application de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* est en vertu de la loi la responsabilité de la Police Provinciale de l'Ontario ou d'un officier du Ministère des transports. Cependant en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, la Commission a le pouvoir de décider de suspensions de permis, d'annulations, d'opérations, des conduites de transporteurs etc. pourvu que la Commission reçoive une demande d'agir dans l'affaire de la part d'une personne intéressée. Aucune demande n'a été reçue par la Commission à cet effet.
- relativement l'allégation de Caribou que la Commission émet des permis à des demandeurs ayant pour résultat que les détenteurs de permis devaient compétitionner avec des transporteurs additionnels, la Commission a indiqué que des décisions sont émises dans tous les dossiers recevant des oppositions. Tous les facteurs qui ont mené à la décision sont indiqués dans les décisions. Pour Caribou d'alléguer que la Commission permet aux demandeurs d'entrer sur le marché de manière arbitraire est sans fondement;
- relativement à l'augmentation des transporteurs des autres juridictions du Canada ou des États-Unis, la Commission a indiqué qu'il n'y avait pas de prohibition pour qui que ce soit de déposer une demande, que le transporteur soit basé en Ontario ou à l'extérieur. Les demandes doivent rencontrer le test statutaire de nécessité et commodité publiques; et
- le personnel de la Commission ne conseille pas les demandeurs relativement aux secteurs pouvant faire l'objet

d'une demande. Cela est la responsabilité du demandeur. Le personnel s'assure que les demandes remplissent les exigences de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et de la réglementation. Cela a été confirmé par Beaver.

Décision:

1. Les besoins en transport du public et l'impact économique sur les transporteurs existants

Dans son plan d'affaire Beaver a proposé de fournir des services de nolisement aux écoles, aux équipes sportives, à des ainés, à des clubs, à des universités, à des collèges, aux forces armées et compagnies aériennes à partir des districts de Thunder Bay, Kenora et Rainy River. Seulement deux commissions scolaires, un consortium et deux grossistes en voyages affiliés à Beaver ont supporté les demandes. Il n'y avait pas de support de la part de d'autres groupes dans le plan d'affaire et la Commission ne peut prendre sa décision qu'en se basant sur le support du public au dossier. Présentement, Beaver fournit à ces deux filiales un excellent service au Manitoba et veut fournir le même service au public du nord-ouest de l'Ontario pour visiter les Maritimes, les États-Unis etc. Caribou a suggéré, que du fait que les grossistes en voyages étaient des filiales de Beaver, leur preuve devrait être rejetée. Cet argument n'a pas de mérite. Il y a des détenteurs de permis en Ontario qui possèdent aussi des grossistes en voyages et leurs permis leur permettent de fournir le service à condition que les voyages soient «initiés, organisés et publicisés» par les grossistes en voyages seulement et les taux chargés au public sont aussi une condition du permis. Le service direct au public en général est interdit et conséquemment Caribou et les autres détenteurs de permis ne subiront pas d'impact économique. Le public du nord-ouest de l'Ontario va bénéficier de ces voyages.

Le support de la part des commissions scolaires et du consortium indique qu'elles ont des opportunités de voyage limitées à cause de leur situation géographique résultant en des voyages réservés où des véhicules ne sont pas disponibles. Plus de compétition résoudrait ce problème et les taux reflèteraient les prix du marché. Ces entreprises veulent s'assurer que les voyages hebdomadaires/ mensuels seraient toujours desservis et qu'elles ont des prix compétitifs. Le support a son mérite. Caribou était la seule entreprise à opposer les demandes et ses différends avec les commissions/consortium ont mené à de mauvaises relations.

Caribou a constamment mis l'emphase sur le fait que les transporteurs des districts de Kenora, Rainy River et Thunder Bay subiront un impact économique si les demandes sont accordées. Cependant, aucuns de ces transporteurs n'ont opposé les demandes, sauf Caribou. La Commission conclut que le défaut d'opposition de la part des détenteurs de permis est une indication qu'ils ne subiront pas d'impact économique si les demandes étaient accordées. Tous les transporteurs continueraient d'être utilisés sujet aux besoins des

commissions scolaires/consortium. Les opportunités limitées de voyages, la non-disponibilité de véhicules, le manque de compétition et les prix compétitifs assurent qu'il y un besoin du public pour les services de Beaver.

2. La capacité de la demanderesse de fournir le service

Beaver opère depuis de nombreuses années avec succès et la Commission n'a pas de doute que l'entreprise est capable de fournir le service demandé.

La Commission a accordé à Beaver des permis intra et extra-provincial pour desservir:

1. **des voyages nolisés pour le compte de Fehr-Way Tours Ltd et Fehr-Way Educational Tours à partir de points dans les districts de Kenora, Rainy River et Thunder Bay sujet à certaines conditions; et**

2. **des voyages nolisés pour le compte de North-western Ontario Student Services Consortium, Keewatin-Patricia District School Board et Rainy River District School Board à partir de points dans les districts de Kenora et Rainy River.**